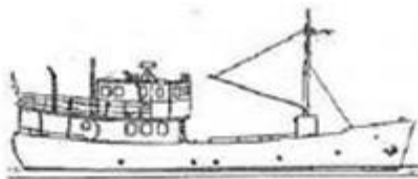


Fridtjofen - (NMSK historie fra 1996)



Med Fridtjofen i kulda - Ellen Dehn og Sverre Koxvold

Jeg leser i den siste Skipperposten at det oppfordres til mere skriving, og sender hermed noen refleksjoner om «overvintring» i Norge. Jeg har bodd i båt i England i 10 år, men de siste to år i Norge er noe annet; det er jo kaldere!

Kulde

Derfor er vel fyringen det viktigste elementet. Vi er heldige, da Fridtjofen har en oljefyr stående i motorrommet. Den produserer massevis av varmt vann som strømmer til radiatorer i alle rom. Vi har den stående på 70c (ved uttaket fra fyren), men denne temperaturen kan justeres opp nær kokepunktet. Deiselen får den fra en tank som håndpumpes fra hovetankene på bten. Desverre trenger den stor lufttilførsel og en 24v vifte tar en god del fra batteriet. Opplading av dette er derfor viktig med regelmessige mellomrom. Vi har bygget ut laboriet på dekklevel og fått en veldig fin salong. Denne er go og varm. I den gamle salongen nede ibåten er kjøligere, særlig nede ved gulvet og raggsokker etc er lurt. De 3 lugarene er jo for søvn, så 15 grader der er fint.



Styrhuset har 17 vinduer og dårlig isolasjon. Dropper utetemperaturen mye under -10 grader, så stenger vi av dette med takluke. Vi har ikke vedovn, men har snakket mye om å installere en. Hittil har jeg hatt store reservasjoner pga. pipe som går gjennom de øvrige dekk. Men jeg kan bare tenke tilbake på den store, gode tre/kullovnene jeg hadde ombor i «Kong Sverre» i England og all den varmen deg ga ut. Så Admiralen får meg nok til å sette en inn med tid og stunder.

Mørke

Vinteren er jo også også mørkere og masse amp er nødvendig for å holde alle lysene ved like. De er alle på 24v, men laderen produserer ca 27v og de 10% elstra vpøt er bra for øyne som nærmer seg 50 år!

Fast vs. mobil

I fjor lå vi stasjonære i Leangbukta og hadde van og strøm og godt selskap fra naboene; «Viljen» og «Sversling», men i år er vi mobile og reiser langs kysten. Og hva har vi lært av det?

Masse tumleplass

Om sommeren er den norske kysten varm og god og pen og masse folk har fri. Og masse folk er på sjøen. Ikke bare Oslofjorden er full av båter, men de mest populære havner yrer også. Det er derfor vanskeligere for en 63 fots stålbåt å snike seg inn til bryggeplass. Om vinteren er dette mye lettere. Havnene er nesten tomme og

kaiene stikker ensomme ut fra land. Det store skiltet som sier «Havneavgift kr 60 pr døgn» står der i kulda, men vi har ikke betalt noe ennå, til tross for besøk fra havnemyndigheter og deres løpegutter. Istedet ender det ofte i en diskusjon om semi-diesel og båter i de gode gamle dager. Mindre folk og mindre stress gir godt humør og større imøtekommenhet.

Personlig kontakt

En del av landbefolkningen har alltid likt å spasere til brygga for å myse og se på sjøen og båtene. Vi er jo som oftest de eneste tilstede og rede til «inspeksjon» og vi kommer i snakk med mang en interessant person. Det er ikke få som har vært involvert ombord for en kikk og en kopp kaffe. Dette utvikler seg ofte til at det vi som lærer mest. Men dandre ord, landkrabbene har mye kunnskap om de lokale liv, sjøfarten i gamle dager eller nyttig praktisk kunnskap om hvor vi kan få tak i det ene eller det andre. Det har ofte utviklet seg til invitasjon til middag på land. Som sagt, vi kommer mye rikere ut av dette enn ved å stenge båten og holde oss for oss selv.

Mindre bråk

Vi har vel alle vært i en havn hvor vi blir vekket av ildtre påhengsmotorer og annet krapyl som insisterer på å bråke før kl 1100. Dessuten insisterer de på å skifte trosser eller legge ut slik at båten blir overrent av føtter med eller uten tresko. Om vinteren skjer ikke dette, da det er *ingen* rundt deg. Det er ingen på utsiden, ingen foran, og ingen bak. Du ligger klask inntil brygga helt alene. Og med god trygghet kan du spasere opp til butikkene med ulås båt.

Penere vær

Hvis pent vær betyr masse soltimer og varme, så kan ikke vintern konkurrerer med de varme sommermånedene. Men vår erfaring er at naturen er faktisk skjønnere og klarere. Det er mindre forurensning i vannet, luften er klarere, og solen lyser opp et penere landskap. Og de stygge vinterstgorme3ne har vi unngått ved å følge med på værvarslingen og gått i havn.

Er det farlig?

Joda, sjøen er kaldere og dagene er kortere. Mao, det er veldig viktig å verne seg mot sjøvannet da det ikke tar mange minuttene før kuldetapet stopper kroppen i å fungere. En 88 år gammel mann falt i vannet og døde etter noen minutter bare 10 meter fra Fridtjofen i forrige uke. Til tross for fullt fremmøte av Redningsselskapet, ambulanse, bran n og politi var kroppen blitt for kald til å redde. Så vi har overlevningsdrakter, flytevester, lys, flashers, nødpeilesender, flåte etc. Og vi har testet det meste og posisjonert dem bak ved båtdekket hvor de letteste kan kommes til. Både innen og utenfra. Dessuten skla man ha gode øyne ved nnavigering. Selv med en gåd radar, GPS og dybdemåler er det ikke alltid at vi to går på den riktige siden av staken! Noen støkk i sjelen skal vi vel alle ha....

Anbefales

Vi kan ikke anbefale høyt nok å reise rundt langs kysten om vinteren. Den viser landet og folket fra en helt annen vinkel. Det er veldig lite negative og masse positive punkter. Med litt forbedring og isolasjon, er nok de fleste NMSK båter ypperlig egnet til nettopp dette!

Fridtjofen

Kjenningsignal:	LLBO
Hjemmehavn:	Stavanger, Rogaland
Bygget:	1955
Opprinnelig funksjon:	Forskningsfartøy
Lengde:	17,83 m
Bruttotonnasje:	49,74
Vernet år:	
Hjemmeside:	



Historikk

”Fridtjofen”, krysser, er bygget i 1955 av Skaalurens Skibsbyggeri. Den fikk navnet ”Fridtjof Nansen”, men ble på folkemunne kalt Fridtjofen. Fartøyet ble drevet som forskningsskip av Biologisk Stasjon i Espevrend, Universitetet i Bergen, frem til den ble solgt i 1989. Da skiftet den navn til ”Fridtjofen”. Fra 1994 ble skipet brukt som fritidsfartøy og bobåt. I 1996 ble den originale Unionen byttet ut med en Volvo Penta. Fra 2001 ble ”Fridtjofen” leid/lånt ut til briter som brukte den til charterturer for turister. I 2004 ble den bygget om for å tilpasses som dykkerskip for hobbydykkere, og brukt til dette med base i Orknøyene frem til 2008. Deretter ble båten lånt bort til en person bosatt på Orknøyene. I 2012 ble båten kjøpt av nåværende eier. ”Fridtjofen” ligger i Galeivågen i Stavanger og brukes som bobåt og fritidsfartøy. Eiers formål er å bevare fartøyet slik det var etter motorbytte midt på 1990-tallet.



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Boks 7175 Homansbyen, 0307 Oslo 2

SØKNAD OM MEDLEMSSKAP:

BÅTENS NAVN: M/S Fridtjofen

BÅT-TYPE: stålbåt 58brt 62', tidl. forskåinesfårtøy

LENGDE: 19,228m BREDE: 5,258m DYPGÅENDE: 2,769 i riss

BYGGEÅR: 1955 BYGGESTED: Hardanger

MATERIALE I SKROG (tre, plast, stål, alum. etc): stål

MOTORTYPE/HK: Union semidiesel 120hk.

VHF: JA/NEXX EVNT.KALLESIGNAL: LLB0 (selcall:34734)

For eventuelle tilleggsopplysninger - vennligst bruk eget ark.

ETTERNAVN: de Vries

FORNAVN: Robert

ADRESSE: Rognveien 1,

POSTNR.: 3150 POSTSTED: TOLVSRØD

TLF. PRIV. 083-29005 - 3 - TLF. ARB.: _____

